

MOSTY PROFESORA BRYŁY

W listopadzie 2024 r. Oddział Pomorsko-Kujawski ZMRP w Bydgoszczy podjął inicjatywę związaną z rozpoczęciem procedury dokonania wpisu stalowego mostu spawanego w Maurzycach na krajową listę światowego dziedzictwa UNESCO. Inicjatywa uzyskała rekomendację Przewodniczącego ZMRP prof. Adama Wysokowskiego. W roku bieżącym rozpoczęto I etap działań formalno-prawnych, polegających na uzyskaniu wpisu mostu na krajową listę pomników historii RP. W tym celu w dniu 7 maja 2025 r. na moście w Maurzycach Oddział Pomorsko-Kujawski Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej przy wsparciu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi zorganizował spotkanie informacyjne z udziałem przedstawicieli Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Łodzi, Gminy Zduny oraz Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi. Po spotkaniu na moście w Maurzycach, uczestnicy przemieścili się na drugi most nad rzeką Słudwią, zaprojektowany również przez profesora Bryłę, w Retkach, w powiecie łowickim. Most został wybudowany w 1931 r. jako spawana konstrukcja blachownicowa. Obiekt jest usytuowany w ciągu drogi powiatowej i eksploatowany do dnia dzisiejszego, ale jego stan nie jest najlepszy.

PIERWSZY NA ŚWIECIE SPAWANY MOST DROGOWY

Stalowy most drogowy nad rzeką Słudwią w Maurzycach pod Łowiczem został zaprojektowany w latach 1926-1927 przez prof. inż. Stefana Bryłę jako most nitowany i spawany. Most jest konstrukcją kratownicową z jazdą dołem o rozpiętości teoretycznej 27,0 m i rozstawie dźwigarów 6,76 m, z pomostem żelbetowym i obustronnymi chodnikami. Inwestorem mostu było ówczesne Ministerstwo Robót Publicznych, przy czynnym wsparciu ministra inż. Jędrzeja Moraczewskiego oraz Dyrektora Departamentu Drogowego inż. Melchiora Nestorowicza. Wykonawcą konstrukcji stalowej była firma K. Rudzki i Spółka z Mińska Mazowieckiego. Kierownictwo robót warsztatowych z ramienia firmy K. Rudzki prowadzili dyrektorzy Doliński i Jasiński oraz p. Łoziński a na budowie robotami kierował p. Skwierczyński. Spawanie mostu wykonano metodą łuku elektrycznego przy użyciu elektrod, pod nadzorem spawaczy firmy *Soudure Electrique Autogene* z Brukseli. Podczas budowy mostu nie było jeszcze żadnych przepisów dotyczących elektrod i zasad łączenia konstrukcji stalowych przy pomocy spawania, które ustalił prof. Bryła i przedstawił w 1928 r. na konferencji autorskiej w Belgii. Opracowane przez prof. Bryłę przepisy dot. spawania konstrukcji stalowych, jeszcze w tym samym roku zatwierdziło Ministerstwo Robót Publicznych. Stały się one pierwszymi urzędowymi przepisami na świecie, które zapoczątkowały proces wprowadzenia podobnych uregulowań techniczno-prawnych w wielu krajach. Na moście w Maurzycach przeprojektowania wszystkich połączeń nitowanych na spawane, dokonał dr inż. Wenczesław Poniż, oczywiście pod kierunkiem prof. Bryły. Montaż konstrukcji stalowej na miejscu zakończono w grudniu 1928 roku.

Ciężar ogólny konstrukcji nitowanej wyniósłby 70 ton podczas gdy wykonana konstrukcja spawana ważyła 55 ton. Finansowo oszczędność jednak nie była tak duża, gdyż ciężar 1 kg konstrukcji spawanej był wtedy droższy od nitowanej ze względu na konieczność

sprowadzania instalacji spawalniczych, których nie było w kraju. Most był usytuowany w ciągu drogi państwowej Warszawa-Poznań i spełniał wymagania dla obciążeń I klasy, które stanowiły 20-tonowy walec o długości 6 m na pasie ruchu o szer. 2,5 m oraz obciążenie tłumem pieszych przed i za walcem o wartości 500 kg/m². Próbné obciążenie mostu przeprowadzono 9 sierpnia 1929 r. Próby dały wynik pozytywny. Pomierzone ugięcia dźwigarów wyniosły odpowiednio 20 i 21 mm na zakładane przez profesora Bryłę 40 mm. Most oddano do użytkowania w sierpniu 1929 roku. Był to pierwszy spawany most drogowy na świecie i pierwszy spawany most w Europie.

W czasie działań wojennych most był dwukrotnie wysadzany w latach 1939 i 1945 r. Uszkodzenia dotyczyły głównie przyczółków, stąd nie było konieczności wymiany oryginalnego przęsła. Most po naprawach oddawano do użytku w 1941 i w 1946 r. Niestety, w listopadzie 1943 r. Niemcy aresztowali profesora Bryłę za tajne nauczanie i 3 grudnia 1943 r. został rozstrzelany przy ul. Puławskiej. Do dzisiaj nie wiadomo gdzie pochowano prof. Bryłę. Jego symboliczny grób znajduje się na warszawskich Powązkach.

Po wojnie, w 1968 roku most został wpisany do rejestru zabytków.

OKRES PO WYŁĄCZENIU Z UŻYTKOWANIA

Po prawie pół wieku od wybudowania mostu, w roku 1977 most wyłączono z użytkowania i przeniesiono w górę rzeki, obok obecnej drogi krajowej nr 92. W starym miejscu wybudowano nowy most spełniający wymagania eksploatacyjne dla zwiększonych obciążeń użytkowych.

W 1987 roku w ramach prac remontowych uzupełniono ubytki w konstrukcji betonowej, a w roku 1998 wykonano renowację powłok malarskich w kolorze jasnoniebieskim. W 1995 roku za projekt mostu American Welding Society uhonorowało prof. Stefana Bryłę nagrodą Historic Welded Structure Award.

W latach 2008-2009 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi przeprowadziła remont mostu zgodnie z zaleceniami konserwatorskimi, a rok później most jako zabytek dziedzictwa przemysłowego został laureatem w konkursie „Zabytek zadbany” organizowanym przez Głównego Konserwatora Zabytków.

W 2011 r. przy moście dokonano odsłonięcia pamiątkowego głazu, na której zamieszczono motto życiowe profesora Bryły: „Trzeba myśleć i trzeba pracować”. Przed obiektem ustawiono tablicę informacyjną o historii mostu i działalności profesora Stefana Bryły, którą można przeczytać w czterech językach.